

PALMA TALIPOT, (CORYPHA UMBRACULIFERA.)

Palma Talipot znana jest pod rozmaitemi nazwiskami w swojéj ojczyznie. Rodzinną jéj ziemią są górzyste okolice Wschodniéj Indyi, szczególniej zaś rośnie na wyspach Malabaru i Ceylan których mieszkańcom do rozmaitego użytku służy. Przez swój wzrost wspaniały i wielkość niepospolitą zwraca ona zawsze na siebie uwagę podróżników.

Wyobraźmy sobie pień gładki, okrągły i prosty wynoszący 140 do 160 stóp wysokości, na wierzchu uwieńczony pękiem okazałych i wielkich liści, te nakształt winogron zwieszają się, a ich średnica często do 40 stóp wynosi. W środku tego wielkiego pęku liści, na drzewach mających już 35 do 40 lat, wznosi się łodyga z kwiatem w kształcie długiéj owalnéj tarczy, okrytéj łuszczką z gałązkami również łuszczką pokrytemi, ma ona wysokości do 30 stóp, kwiat okazuje się z pomiędzy łuszczek w kształcie podłużnych kłosów koloru białego. Owoc palmy okrągły, podobny jest ze swego kształtu do jabłek renetami zwanych, soczysty, cokolwiek gorzki z przytwardém białém jądrem. Powiadają, że jedno drzewo wydaje do 20,000 sztuk takiego owocu, który do zupełnego dojrzenia potrzebuje jednak 14 miesięcy czasu, rodzajność ta nadzwyczajna wycieńcza siły drzewa, które następnie powoli usycha. Jeden liść palmy jest tak wielki, iż pod nim znajdzie ochronę od deszczu lub słońca 15 do 20 ludzi. Używają téż liścia na namioty w podróży, jako téż do pokrywania budynków, i nawet służy za papier, a szczególniéj na wyspie Malabar, gdzie mniéj ważne rzeczy zwykle na liściu palmowym spisują, można na nim z obu stron pisać, i wypis taki ma być długo trwałym. Jądro używa się do różnych ozdób, a często służy i za pożywienie. W obrazie tu danym przedstawia się okolica nad rzeką Calamus na wyspie Ceylan. Na rzece widzieć się daje łódź i tratwa okryta liściem palmy Talipot.

WOŁOSZCZYZNA—BUKAREST—BOJAROWIE.

Trzy są celniejsze miasta na Wołoszczyznie: Bukarest, Krajowa i Turgowica, która była niegdyś stolicą i rezydencyą wojewodów. Od przeszło stu lat książę Besaraba przeniósł stolicę rządu do Bukarestu, i odtąd Bukarest został miastem stołeczném całego kraju. Miasto położone w dole nad Dombowicą, powietrze ma niezdrowe, ulice błotne, i te przed kilkunastą laty wyścielono deskami dębowemi poprzecznie kładzionemi, co formuje pomost, i nawet po dziś dzień tak się nazywa. Niektóre wszakże celniejsze ulice są wybrukowane opoczystém kamieniem sprowadzonym z gór.

Domy miasta są prawie wszystkie o jedném piętrze, a w nich ściany murowane mają blizko na dwa łokcie grubości. Ten sposób budowania uczyniła koniecznym ciągła obawa, w jakiéj zostają mieszkańcy wystawieni na częste i gwałtowne trzęsienia ziemi, muszą tedy być ostrożnemi. Na pokrycia domów używane są najczęściéj dranice jodłowe, niektóre z nich jednak pokryte są dachówką, a nawet blachą.

Liczne przedmieścia otaczające miasto są to prawdziwe wioski, i nawet tak wyglądają ze swego zabudowania.

W dzień pogodny, panorama Bukarestu jest dziwnie uderzające, i obudza w przechodniu wspomnienia czarodziejstwa, jakie czytamy w powieściach wschodnich; oczy olśnione są blaskiem odbijającym się od dwóchset kościołów z kopułami metalowemi; myśl się przenosi w miejsca zaczarowane *tysiąca i jednéj nocy*; zda się przybywającemu z Europy, że już oddycha powietrzem napełnioném wonią aloesową, aż nareszcie za wniściem do miasta znika omamienie poetyczne na widok smutnéj rzeczywistości.

Ludność Bukarestu nie przenosi 90000 mieszkańców najwięcéj Ormian, Greków i żydów, których ubiory przedstawiają dziwną rozmaitość.

Szlachta albo raczéj możni panowie znani pod imieniem Bojarów, posiadają znaczne dochody pobierane z majętności ziemskich. Domy ich są pobudowane w pośród rozległego dziedzińca, na około którego ciągną się nakształt małéj wioski, mieszkania ich służby dworskiéj, jako to: kucharzów, furmanów, masztalerzów. Wszystkie te domy i mieszkania pobielone są wapnem wewnątrz i zewnątrz, a umeblowane pokoje w guście częścią wschodnim, częścią europejskim. Ubior narodowy bojarów nie różni się od ubioru majętnych Turków zamieszkałych w Konstantynopolu; lecz tylko zamiast zawoju, noszą wielkie czapki wypukłe z futrem zwane kołpakami. Zapuszczają brodę wielkości naturalnéj, i bardzo starannie ją utrzymują. Niektórzy przygalają sobie głowę dla czystości. Młodzież obojéj płci przyjęła ubior europejski; krawcy niemieccy i francuzcy robią suknie dla mężczyzn, a kobietom dostarcza wszelkich strojów modniarka francuzka niedawno osiadła w Bukareszcie. Inni bojarowie osądzili za rzecz przyzwoitą nie porzucać zupełnie dawnych ubiorów i w części tylko je pozmieniali, zdarza się tedy nieraz widzieć pod ich długą suknią francuzkie pantalony, pończochy i trzewiki, lecz w takim już razie golą sobie brodę i noszą na głowie kaszkiety; co bardzo śmiesznie a nawet dziwacznie wygląda, przy ubiorze wschodnim tak poważnym i pełnym godności.

Naczelnicy wyższych rodzin po większéj części piastują urzędy administracyjne w kraju, a wolne chwile od urzędowych zatrudnień, poświęcają rozmyślaniu na osobności lub towarzyskiéj rozmowie. Nigdy oni nie wychodzą pieszo, i mają oddzielne pojazdy do oddawania wizyt, a oddzielne do zwy-

kléj przejazdki po ulicach miasta, którą czasem przeciągają aż za rogatki.

Jest w Bukareszcie więcéj 3,000 powozów prywatnych a dwieście publicznych.

Bojarowie, którzy zachowali dawne zwyczaje, idą na spoczynek zawsze po jedzeniu, to jest dwa razy na dzień. Wstają oni o 9téj zrana, wkrótce potém udają się do swoich zatrudnień, i powracają około 2giéj na obiad. Czas poobiedni idzie na sen, a wieczór i część nocy na grę. Pomiędzy obiadem a wieczerzą, często piją kawę, przed którą zawsze jedzą konfitury i piją szklankę wody, a po kawie palą nieustannie tytuń; podobnież przyjmują i gości.

Stół zastawiony z przepychem i obfitością nadzwyczajną; jedne potrawy urządzone są po europejsku, a drugie dane tureckim gustem sprawują niesmak i nawet odrazę cudzoziemcom.

Po obiedzie mają zwyczaj bojarowie namydlać sobie i wymywać brodę, nie wstając od stołu, wtedy jedną ręką służący trzyma im miednicę pod brodą a drugą leje wodę z nalewki.

Oprócz kilku z młodzieży, którzy brali nauki w Europie, bojarowie bardzo mało mają wiadomości naukowych, chociaż do wszystkiego wielką zdatność okazują. Przykładają się oni pilnie do nauki języków, a mianowicie do nowo-greckiego, który był językiem dworu, wtenczas kiedy Sułtan postawił Greka Fanara na czele rządu krajowego. Mówią zaś tym językiem czyściéj niż większa część ludów zamieszkujących Grecyą; a dyalekta nowéj greczyzny prawie żadnego nie mają podobieństwa do języka Demostenesa.

Język francuzki jest tam teraz bardzo używany, i mówią nim zwykle w wyższych towarzystwach. Jest także wielu bojarów, którzy i innemi językami mówią z największą łatwością. co można sobie tak wytłumaczyć, że ich ojczysty język usposabia do wydania wszelkich brzmień, jakie się znajdują w obcych językach, ma bowiem więcéj sześć spółgłosek i dwie samogłosek, niż język francuzki.

Brak nauki nadgradzają ułożeniem grzeczném i uprzejmém, jaki go nabywają w częstych towarzystwach, a nadewszystko łatwością wysłowienia dziwnie uderzającą. Jestów oratorskich używają w rozmowie nawet potocznéj, zastosowują je do przedmiotu, i umieją wydać na twarzy uczucie, jakie wzbudzić chcą w słuchaczach.

Po wielekroć razy wędrowni aktorowie probowali szczęścia, czy nie mogliby osiąść w Bukareszcie i założyć tam stały teatr, ale im się zawsze bardzo krótko wiodło, i skoro pierwsze wrażenia nowości minęły, musieli wyjeżdżać.

Oprócz balów prywatnych, które podczas zimy są tam bardzo częste, publiczność jeszcze ma dwa rodzaje balów otwarte dla siebie zawsze raz na tydzień: bal zwany szlacheckim jest dla znaczniejszych osób, a drugi maskowy na którym bywają osoby różnych stanów. Miejsce tańca narodowego, zajął był mazurek, a ten znowu ustąpił miejsca kadrylom francuzkim, walcowi i galopadzie.

SIŁA WIELORYBA.

Gdy z wysłanego na wielorybołowstwo Amerykańskiego okrętu Essex, na Oceanie spokojnym, większa część osady porozdzielała się po szalupach, i ruszyła w różne strony na wieloryby, pozostali na okręcie majtkowie, spotrzegli ogromnego wieloryba płynącego prosto na okręt, a gdy się zbliżył, zdawało im się, iż chce ominąć okręt i dla tego zanurza się w wodzie. Tymczasem uderzył on tak silnie w grzbiet okrętu; iż natychmiast część tegoż w kawałki poszła i pływała po powierzchni morza. Następnie i w téj samej prawie chwili zobaczono tegoż wieloryba w niewielkiéj odległości od okrętu wynurzającego się znowu i rzucającego się na okręt. Uderzył on łbem o przedni maszt tak silnie, iż łeb się roztrzaskał, a okręt od napłynionéj natychmiast wody, zwalił się na bok. Tym sposobem zniszczone zostało jedyne schronienie dla nieszczęśliwych ludzi znajdujących się w szalupach, którzy byli w odległości kilkuset mil od lądu, puściwszy się na wieloryby. Ci, gdy wrócili do zgruchotanego okrętu, zastali tam swoich kilku pozostałych towarzyszów ratujących się z szybkością w pobliską szalupę, i zaledwo uśpieszyli umknąć z tonącego okrętu. Bardzo mały zapas żywności i to z wielką trudnością udało im się wyratować, i tak słabo zaopatrzeni musieli puścić się w długą i smutną podróż ku brzegom Peru. Z całéj téj nieszczęśliwéj osady okrętu, trzem tylko ludziom na jednéj szalupie udało się ocaléć, gdy już niedaleko brzegów nadpłynął statek, i zabrał ich. Reszta zginęła wśród srogich cierpień głodu.

O DROGACH KOLEJNYCH I ZAPROWADZENIU ICH W NIEMCZECH.

(Dokończenie.)

Pomiędzy drewnianemi i żelaznemi kolejami środkują następującym jeszcze sposobem robione. Wzdłuż drogi, żwirem lub



Fig. 4. Wjazd do głównej kopalni Lugduńskiej.

szabrem usypanéj, kładą się po obu stronach o trzy stóp odległe od siebie sztuki ciosanego kamienia z wywierconemi z wierzchu otworami, w które wbijają się drewniane kloce; na tych osadzają się mocno lane z żelaza podstawki, na których spoczywają dopiero drewniane belki kolejne cienką sztabą żelazną okute. Podobnie zbudowaną koléj posiada państwo New-York w Ameryce. Część zaś kolei od Baltimore do Ohio prowadzącéj, zbudowano z ciosanych kamieni we dwa ciągłe rzędy na drodze szabrem pokrytéj ułożone, na których spoczywają cienkie sztaby kolejne z żelaza. Przy takiéj robocie oszczędza się $\frac{2}{3}$ do $\frac{3}{4}$ żelaza potrzebnego na koléj przez się żelazną. Bieżąca mila całkiem żelaznéj kolei z takiemiż podstawkami i podwałami, kosztować będzie w Niemczech do 60,000 talarów, nie licząc w to kosztów usypania drogi, murów, przekopów, mostów, ani wartości gruntu.

Na pojedyńczych kolejach, urządzone być muszą w pewnych odległościach do rozmijania się z sobą powozów potrzebne ustępy czyli podwójne koleje. Zjazdy na przyległe poboczne drogi, jednegoż lub mało różniącego się poziomu z koleją nie wymagają trudnych i kosztownych przyrządzeń. W rzadkich przypadkach np. nad głębokiemi wąwozami budują się tak zwane *Viadukty* czyli drogociągi, jak widać na załączonéj tu figurze 5.

Na doskonale pozioméj kolei, ijeden koń uciąga 250 centnarów, to jest dziesięć razy większy ładunek niż na dobrych drogach bitych, a jeżeli spadek pochyłéj kolei nie przenosi 80 do 150 stóp na milę, jeden koń uciągnąć może po niéj 300 do 500 centnarów. Gdy spadek kolei przewyższa 150 stóp, wtedy wozy same bieżą po niéj, i muszą być hamowane, aby zbytniéj chyżości nie nabyły. Przeciwnie podnosząca się coraz w górę od poziomu koléj, wymaga większéj siły pociągowéj. Jeżeli spadki i wzniosłości



Fig. 5. Most Voiron na drodze do Lugdunu, po którym przechodzi transport węgli kamiennych.

są równe i tuż po sobie następują, wtedy u dołu tyle pozyska się siły, ile jéj pod górę przydać potrzeba.

Wozy parowe czyli samojazdy, ważą zwykle od $4\frac{1}{2}$, do 10 beczek. Najlżejszy samojazd uwozić może 30 beczek, to jest 600 cetnarów po kolei pozioméj z prędkością 3ch mil niemieckich na godzinę, albo 7 beczek po kolei wznoszącéj o 250 stóp na milę: Im bieg jego jest powolniejszy, tém ładunek może być cięższy, przewozi on jednak bezpiecznie 150 do 200 podróżnych o 4 lub 5 mil niemieckich w jednéj godzinie; a w nagłéj potrzebie przebiedz może 10 do 12 mil przez godzinę; spożywając w tym czasie beczkę czyli 20 cetnarów węgli kamiennych.

W nowszych czasach używa się surowy węgiel kopalny, zamiast prażonego czyli koku; nawet Antracyt, dość trudno palący się minerał, w Ameryce z niemałą dogodnością na ten cel służy; zatém i w niemczech złe gatunki węgli ziemnych przydadzą się na opał do samojazdów, które także suchém drzewem mogą być opalane.

Uprzedzonym i nieświadomym rzeczy ludziom zdawać się może, iż przy zaprowadzeniu parowych wozów na zwyczajnych drogach bitych, koleje żelazne zbytecznemi się staną, gdy pierwsze ledwo dziesiątą część tego ładunku, co na wozach kolejnych i z prędkością dwa razy mniejszą, mogą przewozić, a przytém co godzina niemal, stawać trzeba z niemi do naprawy u stelmachów i kowali.

Pospolicie wozy parowe kolejne jako téż i samojazdy, miewają koła z lanego żelaza, od $2\frac{1}{2}$ do 4 stóp średnicy, które im są wyższe, tém dogodniejsze; bardzo jest także korzystném, aby ładunek zawieszonym był na ressorach. Podobny wóz pod towary kosztuje od 100 do 150, a dla podróżnych od 300 do 500 talarów. Ładunek małych wozów waży od 20 do 30, a większych od 50 do 60 cetnarów, waga zaś samych wozów nie przenosi 15 do 30 cetnarów, Koszta przewozu po drogach kolejnych łącznie z opłatą myta, wynoszą w ogóle trzecią część kosztów po drodze zwyczajnéj bitéj, koszta zaś samego pociągu, o $\frac{7}{8}$ są mniejsze. Zwykle wozy z towarami ujeżdzają po kolejach dwie mile na godzinę, zatém z Norymbergi do Hamburga i na powrót przybywałyby w 50ciu godzinach. Podróżni mogliby za połowę teraźniejszéj opłaty pocztowéj, i trzy razy prędzéj przebiegać powyższą przestrzeń w 40 do 50 godzinach. Szybkość jednak i taniość przewozu najpomyślniejsze wydają rezultata dla tych artykułów, które przy stosunkowo małéj wartości wielką wagę mają, a których rozszerzony i ułatwiony odbyt, wielki wywiera wpływ na siły produkcyjne. Takiemi są: węgiel kopalny, drzewo opałowe, torf, gips, margiel, wapno, łupek gliniany, żelazo, materyał budowlany, sól, zboże. Dla wszystkich artykułów tych zaprowadzenie żelaznéj kolei zniżyć może do $\frac{1}{8}$ lub do $\frac{1}{7}$ całkowite koszta przewozu na zwyczajnych drogach

bitych ponoszone, a przez to zakres ich odbytu w równym stosunku rozprzestrzenić. Tak np. węgiel kopalny, którego dowóz, dla znacznych kosztów, dotąd nad 4 mile nie sięgał, przez urządzenie kolei żelaznéj rozszerzy się do 30 lub 40 mil. Właśnie téż takie artykuły z czasem największy dochód drogom kolejnym zapewniają.

W Anglii, gdzie oddawna jest już do kilkuset mil dróg kolejnych dla przewozu węgli, wapna, żelaza i t. p. budują się teraz jeszcze nowe w różnych kierunkach z taką korzyścią, że akcye, za które płacono pierwotnie po 35, sprzedają się teraz po 77 talarów. Koleje te prowadzą z Londynu do Birminghain, Bristol, Suthampton, Dover, Brighton do Edimburga it. d. Koszta ich urządzenia przenoszą 100 milionów talarów. Co tém bardziéj zadziwiać powinno, że Anglia posiada tyle wybornych kanałów, piękne drogi bite i żeglugę pobrzeżną jakiéj żaden kraj niéma. W pułnocnéj Ameryce pierwszą koléj żelazną zbudowano od Quinci do Bostonu w 1825 roku. Obecnie długość ukończonych już, lub rozpoczętych kolei, które w trzech latach ukończyć się mają, dochodzi 6000 mil Angielskich. Ile publiczność wspiera tym podobne przedsięwzięcia, dowodem jest ten wypadek, że gdy w r. 1833 otwartą została subskrypcya na części kolei żelaznéj wzdłuż kanału Nowojorskiego od Albany do Bufalo prowadzącéj, celem zebrania 6,000,000 talarów kapitału, nadspodziewanie listy podpisane, zapewniły ogromną summę 20,500,000 talarów. Nie tylko po nad kanałem Nowojorskim lecz i wzdłuż rzek Susquehama, Delavary, i Hudsonu najpiękniejszą żeglugę parowemi statkami posiadających, kolejne drogi urządzono.

We Francyi kolejna droga od St. Etienne do Lugdunu, długa 8 mil, i kosztowała do 2,500,000 franków. Z téj drogi wzięte są widoki na fig. 3, 4 i 5 tu załączone, i w roku 1832 uczyniła 300,000 talarów dochodu, co zachęciło do nowych w tym rodzaju przedsięwzięć, a mianowicie do zaprowadzenia systematu kolei żelaznych we Francyi, łączących z sobą Paryż, Strazburg, Metz, Lille, Calais, Havre, Brest, Bordeaux, Nantes, Marsylią, i takowy projekt rząd francuzki wykonać zamierzył, — a Izby w roku 1833 uchwaliły na pomiar topograficzny 125,000 franków, który już ukończono.

W Belgii również kolejne drogi zaczęto budować, i w tym celu, zaciągnięto pożyczkę 10 milionów talarów wynoszącą.

W Niemczech oprócz małéj kolei przy Frejbergu w Saxonii 950 stóp długiéj, która czystego zysku 14 od sta przynosi, i oprócz kilku małych dróg kolejnych w Nadreńskich krajach do przewozu węgla kamiennego urządzonych, i 10 procent zysku-jących, poprowadzono teraz koleje od Budwejs do Lincu, i od Pragi do Lana, w Austryi; pierwsza 17 mil długa, kosztowała 1,680,000 złot. reńskich, i przyniosła w r. 1833 tylko 68 czystego zysku. Nie odpowiedziała wtedy widokom przedsiębierców, częścią dla braku transportów, częścią dla niekorzystnego profilu swego i niedokładnéj budowy, przez co nie może służyć do przejazdu podróżnym i zaprowadzenia na niéj wozów parowych. Koléj z Pragi do Lana, wymaga znacznego kosztu na transporta z powodu za wielkiéj podniosłości, i musi być całkiem przerobioną, ażeby od wyłożonych kapitałów należny procent przynosić mogła. Wszakże mniéj pomyślne skutki ostatnich dwóch kolei, nie mogą odstręczać od zaprowadzenia jéj w tych okolicach Niemiec, gdzie ciągły ruch i krążenie towarów i ludzi, oraz korzystniejsze położenie ziemi sprzyja podobnym przedsięwzięciom. Tego nawet jest zdania publiczność w Austryi, gdzie teraz buduje się nowa koléj od Lincu do zup solnych przy Gumuden, któréj każda mila kosztować ma 50,000 złot. reńskich. W innych krajach Niemieckich, zamierzona jest budowa następujących dróg kolejnych.

1.) Z Norymbergi do Fürth dwie godzin drogi, jedynie dla przejazdu podróżnych, po równym prawie gruncie. Obliczono na 500 osób dzienny przejazd, zapewniający dostateczne dochody, i akcye są juz rozprzedane.

2.) Z Hanoweru do Hamburga, mil 22, po równym niemal gruncie, gdzie znakomity przewóz towarów i podróżnych; ustanowiony do kierowania budową komitet w Hamburgu nie rozprzedał jeszcze akcyi.

3.) Z Manhejmu do Bazylei 56 godzin (mil 28); grunt nader sprzyjający, transport wielki; budowa świeżo zaprojektowana niewątpliwie wykonaną będzie.

4.) Z Drezna do Lipska mil 12. Pomiar i przygotowcze działania już ukończono, i jest nadzieja, że na przyszłą wiosnę kapitał potrzebny zebranym będzie.

5.) Z Hamburga do Lubeki mil 7 liczne transporta i grunt sprzyjający. Pomiar dokonany, podpisów na kupno akcyi jeszcze niezbierano.

Korzyści z ułatwienia przewozów drogami kolejnemi, wyższe są nad wszelkie rachuby. Wiadomo, iż starożytny Egipt, a w nowszych czasach Hollandya, bogactwa i dobry byt swój winny były spławnym kanałom i pobrzeżnéj żegludze; wiadomo, iż kraje spławnemi rzekami uposażone, szybki wzrost zamożności, przemysłu i potęgi, najwięcéj przez łatwość dowozu obcych i odbytu własnych płodów osięgają. Najwidoczniéj więc wskażemy nieobrachowane skutki z poprowadzenia dróg kolejnych, kiedy powiemy, że przez nie, obszerne lądy, górzyste krainy,

piaszczyste przestrzenie i błotne niziny staną się żeglownemi, bez względu na wiatry przeciwne i burze, zimą i latem. Mieszkańcy zachodnich Pruss, Szlązka, Bawaryi, wyższéj Szwabii swoje zboże, z krajów nad Neckarem, Renem, Menem i Mosellą położone, tameczne wina, a z Missnii, z Harcu i Saxonii węgle kamienne, będą mogli wywozić o 50 do 100 mil z równą łatwością, jak teraz o mil 10. Rolnictwo, fabryki i ukształcenie ludu nadzwyczajny postęp uczynią, a wtedy dopiero poznają Niemcy, co to jest mieć handel wewnętrzny.

WIADOMOŚĆ O KALIFORNII.

(Wyjątek z podróży P. Kotzebue w r. 1826.)

Kalifornia zajmuje pobrzeże północno-zachodnie Ameryki północnéj. Z początku tak nazywano wązki długi półwysep, który się zaczyna od portu Saint-Diego pod 52° szerokości, i ciągnie się aż do 22°. Lecz Hiszpanie dali także nazwisko Kalifornii rozległym nadbrzeżom, które odkryli daléj ku północy. Półwysep wtedy został nazwany dawną Kalifornią a część kraju północną, która rozciąga się aż do 37° szerokości za przylądkiem Sgo Franciszka, nazwano nową Kalifornią. Kortez odkrył Kalifornią w r. 1533, a Franciszek de Ulloa, zwiedził ją pierwszy w r. 1557.

Rząd Hiszpański umyślił zająć te okolice, nie przemocą; jak zajął dawniéj Mexyk i Peru, ale nawracając krajowców do przyjęcia religii Chrześciańskiéj, i to nawet był jedyny cel zaboru podług wydanego w téj mierze manifestu.

Wielu tedy Jezuitów, prowadząc za sobą mały poczet wojskowy, udało się do Kalifornii, aby tam osieść i zająć się nawracaniem mieszkańców.

Na miejce Jezuitów przybyli późniéj Dominikanie i Franciszkanie, którzy pozakładali osady zwane missyami. Pierwsza missya została zaprowadzona w dawnéj Kalifornii i miała straż wojskową, którą osadziła główne stanowiska.

Missyonarze, nie umiejąc języka krajowców, nie mogli dogmatycznie rozkrzewiać wiary Świętéj; musieli tedy przestać na saméj powierzchownéj wystawie obrzędów religijnych, i użyć siły oręża dla ujarzmienia ludu, który bojaźliwy i zadziczały, nie mógł być inaczéj nakłonionym do posłuszeństwa.

San-Diego pierwsza missya w nowéj Kalifornii została założoną w r. 1769, a liczono ich 21 w czasie podróży P. Kotzebue w r. 1826. Liczyły one wszystkie razem 35,000 Indyan ochrzczonych, do których trzymania w karbach posłuszeństwa i pilnowania, aby nie uciekali, użyta straż składała się z 500 dragonów.

Większą część gruntów ornych zajętych przez te missye, zasiewają pszenicą i jarzyną, których znaczne transporta posyłane do Mexyku czynią niemały dochód.

Dopóki zakonnicy byli w dobrém porozumieniu z wojskowymi, Kalifornia dochowywała wierności rządowi Hiszpańskiemu, pomimo bardzo korzystne warunki podawane przez rząd Mexykański, od czasu odpadnienia Mexyku od Hiszpanii; co było rzeczą tém godniejszą uwagi, że ta osada była zupełnie sobie zostawioną od wielu lat. Zachowywano tam ściśle dawne prawa, które wzbraniały dawać przystęp okrętom cudzoziemskim. Lecz gdy przez długi czas żaden okręt Hiszpański się nie pokazał, duchowieństwo zostało nakoniec zmuszone dawać przystęp do portów cudzoziemcom; ażeby zaopatrywać osadę w rozmaite potrzeby. Wtedy officerowie i żołnierze, zostawieni samym sobie, i nie pobierając żołdu od naczelnéj swojéj zwierzchności udali się do zakonników, którzy wzięli na siebie ich utrzymanie.

Następująca okoliczność była powodem do gwałtownéj zmiany porządku rzeczy w téj osadzie. Zakonnicy chcąc sprawić jaką uciechę nowo-chrzczeńcom indyjskim, zwykli byli rozdawać im różne świecidełka i drobne zabawki. Gdy się na czas przydłuższy przerwały związki z Hiszpanią, biedni Indyanie, nie odbierając tych podarunków, wpadli w ostatnią rozpacz posuniętą aż do wściekłości, i wybiwszy się ze swego zamknięcia zrabowali mieszkania zakonników. Wojsko przywróciło porządek, a tak nowa, następnie zaś i dawna Kalifornia, ustanowiwszy rząd nowy, połączyły się razem i uformowały jeden naród.

Wielkie to było uchybienie ze strony rządu Hiszpańskiego, że mniéj dbał o tę osadę, która z położenia swojego podawała mu dobrą sposobność popierania swoich praw do Mexyku.

Kalifornia nowo-urządona otworzyła swoje porty wszystkim narodom, i zawiązała najpierwsze stosunki w Ameryce północnéj. Produkta krajowe składały się tam jedynie ze zboża, skór wołowych i skór z wydr morskich. Z tychże wydr otrzymywana tłustość przedaje się bardzo drogo. Rząd osady starał się wejść w stosunki handlowe z Chinami, lecz usilowania jego w téj mierze były nadaremne. Powierzono ładunek jednemu kapitanowi Amerykańskiemu; który go przedał na swój zysk własny i nie dał ani szeląga właścicielom.

Wszystkie teraz missye są prawie jednakowo urządzone; aby więc dać o nich pe-

wne wyobrażenie, dosyć jest tu przywieść wiadomość o missyi *Santa-Clara*

Missya ta, założona w r. 1777 leży na bogatéj równinie, przez którą przepływa strumień czystéj wody, a posiada sama w swoim jedynie obrębie 14,000 sztuk bydła, 1,000 koni i 10,000 owiec. Jest tam wielki murowany kościół, są osobne mieszkania dla zakonników, są magazyny i szpichlerze na zboże i wszelkie inne zapasy żywności, nareszcie długim szeregiem ciągną się chaty, w których mieszkają nowo-chrzczeńcy indyjscy, zwane *Rancherio*.

Obok *Rancherio* widzieć się daje wielki plac czworogranny zabudowany małemi chatkami bez okien podobnemi do więzień. Tam mieszkają młode panienki, dopóki za mąż nie pójdą. Zajmują się one szczególniéj przędzą i wszelkiego rodzaju tkaninami, wychodzą zaś trzy razy tylko na dzień do kościoła. Kotzebue wspomina z uniesieniem o radości, jaką te biedne stworzenia okazują, kiedy im drzwi otworzą do wyjścia, i jak chciwie wciągają w siebie świeże powietrze. Stary Hiszpan kulawy pędzi je przed sobą kijem, jak gromadę gęsi lub kaczek, i zaraz po nabożeństwie, zapędza je znowu do klatki.

Za danym znakiem dzwonu trzy razy na dzień Indyanie zbierają się na jedzenie podawane im w wielkich kotłach. Każda rodzina ma dla siebie osobny udział. Rzadko kiedy dają im mięso; a zwyczajnie za pokarm mają zacierki pszenne, wraz z kukurudzą, grochem i fasolą gotowane na saméj wodzie.

W missyi Santa-Clara jest do 1500 Indyan, z których połowa żonatych. W téj missyi utrzymują zarząd 3ch zakonników, 4ch żołnierzy i jeden podofficer. Tak wielka liczba ludzi łatwo trzymana jest w karbach posłuszeństwa przez tak mało osób zarządzających, bo surowo są karani za najmniejsze uchybienia, a nie mają nawet dobrego pokarmu.

W całéj Kalifornii jest wiele pokoleń, z których każde ma sobie szczególny język. W jednéj missyi, Santa-Clara było 20 odmiennych języków albo raczéj dyalektów mniéj więcéj zbliżonych. Indyanie na pierwsze wejrzenie wydają się głupowaci, brudni i odrażający; chudzi, wzrostu średniego, cery czarnéj, twarze płaskie, duże wargi, nosy rozdęte, prawie nie mają czoła, włosy grube, czarne, gładkie i połyskujące. Co do ich umysłowego rozwinięcia, tedy tak są ograniczeni i niedołężni na umyśle, że podług słów Laperouse, ten który pojął, iż dwa razy dwa jest cztery, może być tam uważany względnie jak Kartezyusz albo Newton swego narodu i wieku.

W stanie dzikości te ludy prowadzą życie koczujące. Jedyném ich zatrudnieniem jest polowanie, bo im służy do zaspokojenia pierwszych potrzeb życia. Zręczni są w strzelaniu z łuku, a ta zręczność była nieraz zgubną dla dostrzeżonych zdala Hiszpanów.

Rolnictwo jest jedynym źródłem dochodu dla zakonników i żołnierzy, ten kraj mających w swojém zarządzeniu, na jego więc wzrost i pomyślność oni zwracają wszystkie swe usiłowania. Z tém wszystkiém rolnicy Europejscy opatrzeni w dobre pługi, mogliby podwoić zbiory. Zakonnicy sami wyznają swoją niewiadomość w rolnictwie, mówią oraz: «na co nam więcéj umieć, kiedy i tak mamy obfite zbiory.» Tego im wszakże nie można darować, że nie znają zupełnie sposobów mielenia zboża. Nie można widzieć ani jednego młyna w całéj Kalifornii; wszędzie Indyanie miejsce młynów zastępują rozcierając zboże na mąkę pomiędzy dwoma kamieniami płaskiemi.

Niedaleko missyi Santa-Clara jest *Pueblo* o pół mili drogi (tak się nazywa miejsce przeznaczone na przytułek dla żołnierzy inwalidów). Położenie téj wioski jest prześliczne; piękne w niéj domki murowane, otoczone okazałemi ogrodami, a u parkanów wiszą osobliwszéj wielkości winogrona. Mieszkańcy mogą zabierać sobie na własność tyle gruntów, ile zdołają uprawić. Co rok tedy ludność Pueblo powiększa się, tym czasem gdy ludność nowo-chrzczeńców Indyjskich zmniejsza się corocznie. Wiele missyj nie mogło się utrzymać dla braku Indyan, i łatwo ztąd wnieść można, że prędzéj lub późniéj ich pokolenie zupełnie zniszczeje. Pomnażająca się coraz ludność w Pueblo, wróżbą jest przyszłego zakwitnienia Kalifornii.

SPOSÓB UTRZYMANIA MIĘSA W ŚWIEŻOŚCI PODCZAS LATA.

Jak tylko mięso się od rzeźnika odbierze, kraje się na tyle kawałków, na ile razy ma służyć, i każdy taki kawałek umieszcza się w garnku nie tak obszernym jak wysokim, a garnek nalewa się mlekiem na dwa cale po nad mięso. Gdy zachodzi potrzeba użycia mięsa, wyjmuje się kawałek z mleka, i płucze się w świeżéj wodzie. Ten tak prosty sposób nie tylko zachowuje mięso w świeżości podczas najgorętszego lata, przez ośm i więcéj dni, ale jeszcze daje mu wyborny smak.

KANTOR GŁOWNY przy Księgarni Szkół Publicznych J. Glücksberga, Ulica Przejazd Ner. 649.
w Warszawie, w Drukarni Ner. 744.